

**”Kaikkein tärkein paikkakuntamme kysymys on
rautatie”**

Raahen rautatiehanke lähialueen sanomalehtien kirjoittelussa
vuosina 1890–1900

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Historian kandidaatintutkielma

12.5.2020

Tomi Virtanen

Sisällysluettelo

Johdanto	3
1 ”Iloinen toivo” - Rautatiehanke herättää uutta toivoa	8
2 ”Pannaan pennit pyörimään, markat menköhön mukana” – Yksityinen raha mahdollistaa rautatien saamisen	11
3 ”Raahen valloittaisi takasin vanhan kauppa-alueensa” – Rautatiehanke nähdään Raahen pelastajana	14
4 ”Niinhän kai tuo rautatiemmeikin vastaisi aiottua tarkoitustaan” – Rautatie elvytti kaupunkia, mutta ei riittävästi	17
5 Rautatien mukana tulee sekä lieveilmiöitä, että kehitystä	19
Loppulause	22
Lähteet ja tutkimuskirjallisuus	24

Johdanto

Tässä tutkielmassa tutkin, miten Raahen rautatiehankkeesta kirjoiteltiin alueella tilatuissa sanomalehdissä. Mielestäni aihe on mielenkiintoinen, koska itse ratahankkeestakaan ei ole kirjoitettu paljon, muuten kuin välimainintana 1800-luvun menestyksekkään kauppalaivastoajan ja 1900-luvulla koittaneen hiljaisemman ajanjakson välillä.

Lehdistöpohjalta asiasta ei ole kirjoitettu olleenkaan, joten mielestäni oli tärkeää lähteä tutkimaan asiaa. Mahdollisesti lehtien kirjoitukset poikkeaisivat paljonkin rautatien hankkimisen niin sanotusta ”virallisesta” kulusta. Lisäksi aiheen ajankohtaisuutta nostaa uudet puheet rautatieväylän avaamisesta henkilöliikenteelle.¹ Aihe on myös minulle raahelaisena mielenkiintoinen ja lisäksi minun pappani isä ajoi koko elämänsä junaa Raahen rautatiellä, mikä myös motivoi minua valitsemaan tämän aiheen. Tutkielma on tutkimusalaltaan sekä talous-, liikenne-, paikallishistoriaa- ja lehdistöhistoriaa.

Tämä tutkielma vastaa tutkimuskysymykseen, millaista kirjoittelu sanomalehdissä oli Raahen rautatiehankkeeseen liittyen ja muuttuiko tämä kirjoittelu vuodesta 1890, jolloin Raahessa elettiin ”taantuman” aikaa, vuoteen 1900 mennessä, jolloin rautatie oli saatu ja se oli ehtinyt olla käytössäkin jo vuoden. Tällä ajanjaksolla on helppo tarkastella rautatiehankkeesta kirjoittelussa tapahtunutta muutosta. Tutkimuksessa tarkastellaan myös mahdollisia odotuksia rautatielle, joita lehdistö oli sille asettanut. Lisäksi tämä tutkielma tutkii mahdollisten odotuksien täyttymistä sekä mahdollisia muita vaikutuksia, joita rautatie Raahelle toi ja sitä, miten lehdet niistä kirjoittivat.

¹Toni Länkinen, ”Kolumni: Junalla Raahesta Ouluun”, Raahen Seutu 1.12.2017, Jarmo Myllymäki, ”Raahen rautatieaseman 120-vuotisjuhlan tervehdyspuheeni”, Jarmo Myllymäen www-sivut 25.5.2019.

Metodina tutkielmassa on käytetty kvalitatiivista metodologiaa, eli aineistoa on käyty läpi laadullisen menetelmän kanssa, jonka avulla niistä on pyritty ymmärtämään niiden merkitykset.² Tutkielmassani käyn läpi merkityksiä eri kirjoituksien takana ja sitä, miten ne liittyvät suurempaan kuvaan. Tutkielmassa käydään läpi aineistoa osittain kronologisesti, sekä osittain aihepiireittäin. Tällä tavoin niistä pyritään laadullisen metodin avulla saamaan aikaan selkeitä kokonaisuuksia, joiden avulla tutkimuskysymyksiin saadaan vastauksia. Tärkeää on huomata, että paikkakuntien välillä oli kilpailua sekä ratahankkeissa, että myös lehtien välillä. Huomattavaa onkin, että samaan aikaan Raahen rautatiehankkeen kanssa oli käynnissä lähiseuduilla muitakin ratahankkeita, jotka kilpailivat osin keskenään. Tämän kilpailun vaikutus tulee siis huomioida lehtien kirjoittelussa.

Aiempaa tutkimusta ei Raahen rautatiehankkeesta ole tehty sanomalehtien pohjalta, mutta aiheesta on kirjoitettu Raahen paikallishistoriaa käsittelevissä teoksissa ja rautatieliikenteen historiaa käsittelevissä teoksissa. Aiheen käsittely näissä on kuitenkin ollut melko suurpiirteistä ja mielestäni niistä on jäänyt uupumaan sanomalehtien näkökulma, minkä takia osin tämän aiheen itselleni valitsinkin.

Sanomalehdet tuovat rautatiekeskusteluun uusia näkökulmia, koska monesti se kuva, mikä rautatiehankkeen aikalaisilla oli hankkeesta, perustui sanomalehtien kirjoitteluun. Raahessa valtuuston pöytäkirjat olivat ruotsiksi ja suuri osa valtuuston jäsenistä ruotsinkielisiä, kun taas suurin osa kansasta oli suomenkielisiä.³ Siksi sanomalehdet olivat usein ainoita tapoja saada tietoa suomeksi rautatiehankkeesta.

Raahen rautatie, joka lopulta rakennettiin yksityisesti, ei suinkaan ollut luokassaan ainoa, vaan 1890-luvulla muitakin vastaavia hankkeita nähtiin ympäri Suomen kaupunkeja.⁴ Aihetta on kuitenkin sivuttu Raahen historiaa käsittelevissä teoksissa, joista Matti Lackmanin teos Raahen tienoon historia III, on tutkielmassani tärkeimpänä tutkimuskirjallisuutena.

² Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2009, 8.

³ Lackman 1991, 322.

⁴ Immonen 1961, 18.

Aineistona tutkielmassa olen käyttänyt raahelaista sanomalehteä *Raahen Lehti*, sekä oululaisia sanomalehtiä *Kaiku* ja *Louhi*, koska Raahessa oli tuolla ajanjaksolla vain kaksi sanomalehteä. Raahen Lehti oli vuosina 1896–1906 ilmestynyt raahelainen suomenmielinen ja suomen kielen asemaa ajava paikallislehti.⁵ Louhi oli vuosina 1890–1906 toiminut oululainen paikallislehti, joka sekin ajoi suomalaisten oikeuksia muun muassa sortovuosien aikana.⁶ Kaiku puolestaan oli vuosina 1877–1949 toiminut paikallislehti.⁷ *Raahen Sanomat* ei ole mukana tutkimuksessa, koska se ilmestyi vain vuosina 1889–1890.⁸ Se ei myöskään käsitellyt lyhyen olemassaolonsa aikana laisinkaan mahdollista rautatiehanketta. Tämän takia käytän myös oululaisia sanomalehtiä, jotka olivat Raahessa menekiltään suurimmat sanomalehdet ainakin vuonna 1894.⁹

Niiden sisällöstä olen valinnut tarkasteluun kaikki Raahen rautatietä koskevat artikkelit ja ilmoitukset, sekä siihen jollakin tavalla liittyvät artikkelit. Eri lehtien kirjoittajilla on ollut erilaiset motiivit, joka näkyi aineistossa esimerkiksi kinasteluna Raahen sekä Oulun kaupunkien satamien paremmuudesta ja siitä, kumpi olisi parempi päätepysäkki rautatielle.¹⁰ Tärkeää on myös huomioda kirjoituksissa se, että ovatko ne lehden kirjoituksia vai pakinoita. Oululaisten lehtien uutisissa ja pakinoissa toisinaan ajettiin oman kaupungin etua, vaikka usein niissä myös kannustettiin ja puolustettiin Raahen rautatiehanketta.

Keskeisiä käsitteitä tutkielmassa ovat Raahen rata tai Lappi-Raahe rata, joilla siis tarkoitetaan Raahesta nykyiselle Tuomiojalle kulkevaa rautatietä. Tuomiojan kylän entinen nimi on Lappi, jota ei tule sekoittaa Lapin alueeseen Pohjois-Suomessa. Tuomioja sijaitsee noin 30 kilometrin päässä Raahesta. Valtuustosta puhuttaessa tarkoitetaan Raahen kaupungin valtuustoa ja

⁵ Tommila 1988a, 293.

⁶ Tommila 1988a, 96.

⁷ Tommila 1988b, 231.

⁸ Tommila 1988a, 294.

⁹ Lackman 1991, 89.

¹⁰ (pak.). Kaiku 15.11.1897.

aineistossa usein esiintyneellä termillä ”liike” tarkoitetaan yleistä liikehdintää, kuten kulkemista sekä kaupankäynnissä tapahtuvaa toimintaa.

Pääluvut on järjestelty systemaattisesti, tosin kirjoittelun muuttumisen takia niissä näkyy selkeä kronologinen muutos. Tämän kaltainen systemaattinen rakenne on mielestäni paras tälle tutkielmalle, koska aineiston määrä kasvaa jyrkästi vuodesta 1896 eteenpäin, jolloin kronologisella rakenteella ensimmäisten vuosien aineistoviittaukset jäisivät vähäisiksi.

1860–1880-luvuilla oli Raahe purjelaiva-aikakautena ollut yksi mahtavimpia laivanvarustuskaupunkeja Suomessa.¹¹ Kuitenkin tuon aikakauden tullessa päätökseensä 1870-luvulla, katseltiin Raahessa vielä menneisyyteen päin.¹²

1872 valtionpäivillä oli käsittelyssä Pohjanmaan ratahanke, mutta sen epäonnistuttua alkoi Raahessa liikkua kaikenlaisia huhuja siitä, miksi hanke epäonnistui. Hankkeen epäonnistuminen ei tosin ollut täysin raahelaisten syytä ja myöhemmin rata rakennettiinkin, tosin ei Raahen poikki.¹³

Tästä kului useampi vuosi ennen kuin raahelaiset itse alkoivat miettiä rautatietä uudelleen. Vuosien 1883 ja 1888 välillä yritettiin rautatietä uudelleen saada Raaheen edes sivuradan muodossa, mutta kaikki nämä hankkeet hylättiin valtiopäivillä.¹⁴ Raahessa asiaa tutkimaan asetettu rautatiekomitea kommentoikin asiaa ”kysymyksenä elämästä ja kuolemasta tällä seudulla”.¹⁵

Asia siis nähtiin todella tärkeänä Raahessa ja ei ilman syytä. Raahen oli aikaisemmin ollut lähialueensa tärkeimpiä kauppakeskuksia, mutta purjelaivaliikkeen väistyttyä teollistumisen yhteydessä yleistyneiltä höyrylaivoilta, kärsi myös Raahen purjelaivoihin pohjautunut kauppa siitä.¹⁶ Valtiopäivillä hylätyt ehdotukset radan rakentamisesta johtivat raahelaisten toivosta luopumiseen oman radan saamisesta.

¹¹ Virtanen 1999, 37.

¹² Lackman 1991, 67.

¹³ Lackman 1991, 67.

¹⁴ Lackman 1991, 69.

¹⁵ Lackman 1991, 68.

¹⁶ Virtanen 1999, 38.

Kaupankäynnistä saadut tulot olivat vielä vuonna 1885 olleet 17 096 markkaa, mutta vuonna 1896 vain 6892 markkaa ja samoin oli kauppalaivaston koko pienentynyt huippuvuosien viidestäkymmenestä kahdeksasta laivasta vuoteen 1889 mennessä vain yhdeksääntoista laivaan.¹⁷ Kaupunki siis taantui taloudellisesti todella paljon sen huippuvuosista ja tälle taantumiselle ei näkynyt loppua. Kaupan kärsiessä purjelaivankauden päättymisestä myös kaupungin asukasluku pienentyi.¹⁸

Rautatie nähtiinkin ainoana keinona pelastaa kaupunki täydelliseltä unholaan joutumiselta. Uutta nostetta hanke sai vasta toden teolla 1897, kun vanha kauppaneuvos Henrik Sovelius lupasi lahjoittaa rautatietä varten 200 000 markkaa.¹⁹ Aikaisemmin oli huhuttu vanhojen laivanvarustajien vastustaneen radan saamista, mutta nyt vanhan laivanvarustajasuvun jäsen olikin mahdollistamassa rautatien saamista Raahen.²⁰

Tämä lahjoitus johti lopulta ratahankkeen etenemiseen yksityiseltä pohjalta ja vuonna 1899 vietettiin Raahen rautatien vihkijäisiä samana päivänä Raahen 250-vuotisjuhlien kanssa 5.12.1899.

Heti radan valmistumisen jälkeen alettiin Raahessa kuitenkin suunnitella radan myymistä valtiolle jo vuonna 1900. Syynä tähän oli rataa varten otetut suuret lainat. Valtuustossa pohdittiinkin radan myymistä valtiolle. Ehtona tälle sopimukselle olisi ollut, että valtio rakentaisi Lapin asemalta yhdysradan Iisalmi-Kajaani radalle, lunastaisi rautatietä varten perustetun osakeyhtiön osakkeet ja ottaisi osakeyhtiön velat ja rataa varten otetut lainat maksettavakseen.²¹

Raahen rautatie siis jäi eräänlaiseksi välietapiksi kaupungin mahtavan menneisyyden ja 1900-luvulla koittaneen hiljaisemman ajan väliin. Rautatie kuitenkin antoi Raahelle tarpeeksi elinvoimaa, jotta se selvisi 1800-luvun lopun ”taantumuksestaan”.

¹⁷ Lackman 1991, 140.

¹⁸ Matala 2020, 19.

¹⁹ Lackman 1991, 70.

²⁰ Virtanen 1999, 38; Lackman 1991, 377.

²¹ Lackman 1991, 74.

1 “Iloinen toivo” - Rautatiehanke herättää uutta toivoa

Raahen tilanne oli huono 1890-luvun alussa. Laivaliikenne ja sen mukana tullut vauraus oli mennyttä aikaa. Vuosina 1889–1890 toiminut Raahen Sanomat niminen sanomalehti oli lopettanut toimintansa vain vuoden jälkeen.²² Kaiussa julkaistiin Raahen sanomien ”pari jäähyväissanaa” niminen juttu, jossa todettiin laivaliikenteen olleen paikkakunnan elinehto ja lehteä perustaessaan eivät sen perustajat uskoneet todellisen tilanteen olleen niin huono.²³ Myöhemmin vuonna 1892 Kaiun pakinassa todetaankin, että Raaheen tuskin tulee uutta sanomalehteä ennen ”kuin vasta rautatien jälkeen”.²⁴

Kirjoittelu Raahesta 1890-luvun puolella keskittyikin lähinnä pohtimaan Raahen taantumuksen tilaa ja siitä seuranneita seuraamuksia. Lehdissä kirjoitettiin Raahea vaivaavasta suuresta töiden puutteesta ja vähäisestä uutisoinnista Raahea koskien. Kirjoittelun vähyydelle ja töiden puutteelle pohdittiin syyksi Raahen taantumaa ja suurempien tehdasliikkeiden rakentamisen mahdottomuutta. Näiden nähtiin johtuvan Raahen huonoista yhteyksistä muuhun liikemaailmaan talvisin.²⁵ Raahen tilanne nähtiin huonona siis myös lehtien sivuilta katsottuna.

Toivoakin kuitenkin oli, sillä Kaiun pakinassa nimimerkki J.R kirjoitti jo vuonna 1891 radan rakentamisen puolesta Raahen ja sanoi sen olevan kannattavaa, koska se ”johtaisi hyvään satamaan”.²⁶ Raahen satama olikin nostettu usein perusteluksi sille, miksi rautatie pitäisi vetää Raaheen.

Raahelaisten tuskailu rautatien puutteen takia herättikin myötätuntoa lehdissä ja Louhessa kirjoitettiin seuraavasti Raahen tilanteesta:

²² Ei tule sekoittaa vuosina 1906–1918 ilmestyneeseen samannimiseen sanomalehteen.

²³ Kaiku 3.7.1890.

²⁴ (pak.) Kaiku 15.1.1892.

²⁵ j.t.b, (pak.). Kaiku 26.2.1891;-r, (pak.). Louhi 22.7.1894; (pak.). Louhi 23.1.1895.

²⁶ J.R, (pak.)Kaiku 20.1.1891.

*Isänmaa on antanut sille kiittämättömyydessään palkaksensa
kuoleman iskun vetämällä rautatien sen nenän ohitse.*²⁷

Raahe sai siis myötätuntoa ja lehdissä myös nähtiin rautatieyhteyden tärkeys kaupungille. Aina kun radasta oli kirjoitettu lehdissä, oli se täyttänyt raahelaiset ”iloisella toivolla”.²⁸ Rautatietä Raaheen ei kuitenkaan nähty täytenä mahdottomuutena lehdissä, sillä aiemmin rakennetun Oulu-Vaasa radan Lapin pysäkkiä lähellä Raahea kuvaili pakinassa nimimerkki -o-o yhdeksi ”iloisemmista”.²⁹

Raahen alueella oli siis liikettä radalle, vaikka asemalta oli matkaa Raaheen noin 30 kilometriä. Raahe oli siis jo vuonna 1892 tiukasti rautatieverkosta riippuvainen, olihan laiva liikenne vähentynyt jo aikaisemmin ja muuten Raahe oli pitkälti kolmen maantien varassa.³⁰

Ensimmäisen toivon kipinän Raahen toipumisesta toi kaupungille vuonna 1896 perustettu opettajaseminaari.³¹ Tästä merkkitapahtumasta tietysti kirjoitettiin lehdissä. Kaiun pakinassa opettajaseminaarista, Raahen pelastajaksi mainittiin kauppa ja teollisuus.³² Louhessa taas oli kirjoitettu Raahen pormestarin puheesta, jossa mainittiin kaupungin nykyisiä toiveita, kuten edellä mainittu opettajaseminaari.³³ Mielestäni huomattavaa onkin, että rautatietä ei vielä tuolloin pidetty ilmeisesti realistisena, vaan kaupungin elpymistä koetettiin hakea muita keinoja.

Raahelaiset olivat entisten ratahankkeiden kaaduttua aina vaipuneet epätoivoon ja kysymys oli unohdettu. Tähän Louhessa nähtiinkin vastauksena radan ”vaatiminen ja alulle paneminen”. Samaisessa uutisessa myös kehoitettiin raahelaisia saamaan hankkeelleen motivaatiota kajaanilaisten, iisalmelaisten, raumalaisten ja nurmeslaisten vastaavista hankkeista.³⁴

²⁷ Louhi 5.4.1895.

²⁸ Kaiku 5.5.1891.

²⁹ -o-o, (pak.). Kaiku 24.8. 1892

³⁰ Enbuske 2009, 155.

³¹ Lackman 1991, 220.

³² Aappo, (pak.). Kaiku 19.4.1895.

³³ Louhi 19.7.1895.

³⁴ Louhi 2.8.1895.

Rautatien hankkimisesta valtion rakentamana oli jo luovuttu aikaisemmin, mutta 1880-luvulla nousseet puheet rautatien saamisesta yksityisesti olivat jatkaneet elämäänsä. Huomattavaa tässä on se, että useissa uutisissa, joissa puhuttiin radan saamisesta yksityisin voimin, käytettiin ilmausta ”uhraus”. Esimerkiksi Louhen pakinassa nimimerkki Haapaweteläinen kirjoittaa, että:

*Raahen kaupungilla olisi tilaisuus uhrauksillaan vaikuttaa, että poikkirata ulotettaisiin sinne asti.*³⁵

Rautatien vihkiäisiä edeltävästi uutisoi Raahen lehti rautatiestä ja korosti rautatien saamista uhrauksilla ”joita suurempia ei pieneltä kaupungilta voi toivoakkaan”.³⁶ Rautatien saamisen korostaminen uhrauksena kertoo siitä urakasta, minkä raahelaiset kävivät läpi saadakseen rautatien. Raahelaiset itse hoitivat rautatien suunnittelun ja rakentamisen, rahoittaen rautatien muuten omista rahoistaan tai ottamistaan lainoista. Valtio toki antoi 400 000 markan apurahan ja näin valtuuston perustaman osakeyhtiön pääoman oli lopulta 615 000 markkaa.³⁷

³⁵ Haapaweteläinen, (pak.). Louhi 15.1.1896.

³⁶ Raahen Lehti 2.12.1899.

³⁷ Lackman 1991, 71.

2 ”Pannaan pennit pyörimähän, markat menköhön mukana” – Yksityinen raha mahdollistaa rautatien saamisen

Lopulta rautatien saaminen lähti liikkeelle Henrik Soveliuksen antaman 200 000 markan antaman lahjoituksen avulla. Sen ehtona oli, että kahden vuoden sisällä kaupungin valtuusto tekisi päätöksen rautatien rakentamisesta. Syynä lahjoitukselle oli Soveliuksen halu estää kaupungin ”takaperinmeno” ja hän ei halunnut olla kokeilematta jotain keinoa sen estämiseksi.³⁸

Lahjoituksesta heräsi uudelleen toivon kipinä Raahessa rautatien saamiseksi. Pikaisesti alkoivatkin raahelaiset tutkimaan uudelleen radan saannin mahdollisuutta. Valtiopäivillä vuonna 1897 raahelaiset koittivat saada valtion rakentamaan rautatietä Raahen, mutta esitys hylättiin.³⁹ Louhen pakinassa tätä pyyntöä pidettiin ”lapsellisena”, koska rautatien kannattavuudesta ei ollut mitään varmuutta.⁴⁰

Valtio antoi raahelaisille kuitenkin 400 000 markkaa apurahaa sillä ehdolla, että joku yksityinen henkilö tai yhtiö ottaisi radan rakentamisen vastuulleen.⁴¹ Raahen Lehden mukaan tulisikin rata saada ”maksoi mitä maksoi”, koska rautatie maksaisi kyllä siihen panostetut varat takaisin.⁴² Raahen lehti myös kannusti ”takomaan kun rauta on kuumaa”. Hanketta tulisikin koittaa kaikin voimin edistää, kun sillä nyt oli jo ainakin 200 000 markan pääoma Soveliuksen lahjoituksesta.⁴³

Rautatien hankkimisesta raahelaisten omalla rahalla oli kirjoitettu jo aikaisemminkin. Vuotta aikaisemmin oli Kaiussa kirjoiteltu, että vaikka Raahella ei vielä ole edellytyksiä, jotka ikään kuin ohjaisivat rautatien sinne,

³⁸ Raahen Lehti 19.2.1897.

³⁹ Lackman 1991, 70.

⁴⁰ (pak.). Louhi 31.1.1897.

⁴¹ Raahen Lehti 12.3.1897.

⁴² Raahen Lehti 21.5.1897.

⁴³ Raahen Lehti 5.3.1897.

on sillä vaurautta. Kaiun uutisen mukaan Raahen oli yksi vauraimpia kaupunkeja Suomessa ja sen varoilla voitaisiin hyvin rakentaa rautatie. Olihan paljon vähemmän varakas Raumakin aloittanut rautatien rakentamisen omilla varoillaan. ”Raahelaiset kapitalistit harrastavat innolla kaupunkinsa etuja”, esitettiin raahelaisten porvareiden into sijoittaa kaupunkiinsa samaisessa uutisessa.⁴⁴

Rautatien saamisen Raahen nähtiin siis olevan täysin mahdollista, mikäli vain paikalliset varakkaat siihen sijoittaisivat varojaan. Louhen pakinassa taas ei uskottu, että raahelaiset uskaltaisivat rautatietä yksityisesti rakentaa, koska liike rautatiellä olisi kuulemma liian pientä ja tappiollista.⁴⁵ Rautatien hankkimisesta raahelaisin voimin oli siis kahta mielipidettä.

Raahelaiset alkoivatkin innokkaina tutkimaan mahdollisuuksia rautatien saamiseksi kaupunkiin. Rautatietä Raahesta Lappiin varten oli jo aikaisemmin tehty suunnitelmia.⁴⁶ Vuoden 1898 aikana raahelaiset perustivat rautatietä varten osakeyhtiön, jonka avulla rata oli tarkoitus kustantaa ja suorittivat tutkimuksia rautatiestä.⁴⁷

Mukaan pyrkivät myös muut kuin raahelaiset. Raahen Lehden pakinassa nimimerkki Repo kertoo erään valtuuston jäsenen päivitelleen sitä, että mukaan ei otettu helsinkiläisiä sijoittajia, joilla olisi kuulemma ollut ”rahaa, tietoa ja taitoa”.⁴⁸ Raahen Lehden pakinassa nimimerkki Kaima kehotti joka miestä ostamaan osakkeita varojensa mukaan.⁴⁹ Rahoituksen saaminen rautatielle nähtiin siis tärkeänä ainakin Raahen Lehdessä, mutta Louhessa tai Kaiussa ei siitä mainittu sanaakaan.

Radan rakentaminen aloitettiin vuoden 1898 loppupuolella ja yötä päivää töitä tehden se lopulta valmistui elokuussa 1899. Kiskoja vedon päätyttyä saapui juhlaa korosteltuna kaupungin asemalle työmiehet kyydissään, jossa oli vastassa paljon kansaa juhlimassa tätä tapahtumaa.⁵⁰ Raahen lehti

⁴⁴ Kaiku 14.2.1896.

⁴⁵ (pak.). Louhi 17.3.1897.

⁴⁶ Lackman 1991, 68.

⁴⁷ Lackman 1991, 71.

⁴⁸ Repo, (pak.). Raahen Lehti 19.3.1897.

⁴⁹ Kaima, (pak.). Raahen Lehti 30.4.1898.

⁵⁰ Lackman 1991, 73.

kuvaili tapahtumaa ”iloiseksi merkkipäiväksi kaupunkimme historiassa” ja Kaiku puolestaan kuvaili pormestarin pitämän puheen lisänneen juhlatunnelmaa, joka entuudestaan jo vallitsi yleisössä.⁵¹

Rautatie vihittiin käyttöön lopulta 5.12.1899 ja Raahen lehti kirjoittikin tapahtumasta uutisen, jossa se kuvaili Raahen olleen entinen kauppapaikka, joka kuitenkin kärsi Saimaan kanavan ja Oulun rautatien avaamisesta.

Taantuman aikaan oli Raahen ennustettu jäävän ”ainaisesti kuolleeksi kaupungiksi”, joka kuitenkin lopulta sai itse hankittua ”ilonsa”. Juhlia myös kuvailtiin isänmaallisiksi, koska raahelaiset valtuusmiehet olivat halunneet nostattaa isänmaallista henkeä.⁵² Tässä taustalla oli luultavasti vuoden 1898 manifestin jälkeisen isänmaallisuuden nousemisen ja venäläisvastaisuuden kasvun. Raahen lehdessä julkaistussa uutisessa rautatien vihkimistilaisuudesta ja Raahen 250-vuotispäivien järjestämisestä todetaan, että ”surullisten aikojen takia juhlasta vakava ja yksinkertainen”.⁵³ Rautatie siis antoi raahelaisille myös mahdollisuuden tuoda esiin omia isänmaallisia tarkoitusperiään.

⁵¹ Raahen Lehti 12.8.1899 ; Kaiku 14.8.1899

⁵² Raahen Lehti 2.12.1889.

⁵³ Raahen Lehti 3.5.1899.

3 ”Raahe valloittaisi takasin vanhan kauppa-alueensa” – Rautatiehanke nähdään Raahen pelastajana

Rautatietä Raaheen alettiin toivomaan pian sen jälkeen, kun kävi selväksi, että kauppalaivojen aika alkoi olla ohi. Rautatieltä toivottiin samaa, mitä laivat olivat aikanaan Raahelle tuoneet, vaurautta. Rautatien valmistuttua Kaiun pääkirjoituksessa rautatie nähtiin ”mahdollisuutena vaurastua ja elpyä”.⁵⁴ Raahe oli aikaisemmin ollut tärkeä liikekeskus, minne sisämaasta tuotiin tavaraa ja Raahesta niitä vietiin maailmalle. Ennen tärkeät Savon ja Karjalan kauppa-alueet olivat vaihtaneet kaupankäyntinsä keskuksiksi muut kaupungit.⁵⁵ Juuri nämä menetetyt sisämaan kauppa-alueet olivat Raahella mielessä, kun se alkoi rautatiestä haaveilla. Raahen Lehdessä radalle asetettiin tavoitteiksi kaupan menestymisen ja teollisuuden vaurastumisen.⁵⁶

Jo alusta alkaen oli selvää, että rautatie pitäisi kaupunkiin saada ja että olisi tärkeää, että se yhdistäisi Raahen ja Savon taas kerran. 1896 Louhessa kirjoitettiin Raahen sataman olevan Suomen parhaita ja uutisen suurempi kuva liittyi tekeillä olevan Savon rataan eli Kuopio-Kajaani rautatiehen ja mahdollisuudesta tehdä siltä jotakin reittiä poikkirata rannikolle.⁵⁷ Toisessa samaisen lehden uutisessa kuitenkin taas oltiin täysin päinvastaista mieltä Raahesta poikkiradan päätepiirteenä. ”Raahen satamasta ei koskaan merisatamaa tule” ja siksi ei Raahesta pitäisi tulla poikkiradan päätepiistettä, perusteli Louhi asiaa.⁵⁸

Satama oli siis tärkeässä osassa keskustelussa rautatiestä Raaheen ja myös siinä, mikä merkitys rautatiellä tulisi olemaan. Keskustelu Raahesta mahdollisena Savon ja Oulun rautateiden päätepiirteenä herätti jopa levottomuutta Oulussa.⁵⁹ Vaikka Raahen taloudellisen taantumisen aikana oli Oulu mennyt sen ohi tärkeämpänä kauppapaikkana, pelättiin Oulussa yhä

⁵⁴ ”Raahen kaupungin juhlapäivä” (pk.). Kaiku 4.12.1889.

⁵⁵ Söderhjelm 1911, 266.

⁵⁶ ”Raahen-Lapin rautatie” (pk.). Raahen Lehti 21.5.1897.

⁵⁷ Louhi 28.6.1896.

⁵⁸ ”Oulun-Vaalan-Kajaanin rata” (pk.). Louhi 24.9.1897.

⁵⁹ ”Raahen ja Oulun satamaolot” (pk.). Raahen Lehti 26.11.1897.

mahdollista entisen mahtikaupungin nousua. Raahen Lehden mukaan ainoa asia, mikä esti Raahen nousemasta ”suuremmaksi liikepaikaksi” oli se, että silti puuttuivat ajanmukaiset kulkuneuvot.⁶⁰ Rautatien avulla Raahen nähtiin jopa pystyvän taas alkaa kilpailemaan Oulun kanssa.⁶¹

Sataman ja rautatien avulla pyrittiin pääsemään käsiksi vanhaan kauppalueeseen. Raahen nähtiinkin Raahen Lehdessä luonnollisena päätepiirteenä Oulun läänin eteläpuolisille markkinoille. Raahelaiset itse näkivät Oulun radan erottaneen sen vuonna 1886 vanhasta kauppalueesta.⁶²

Samaan aikaan Raahen rautatien kanssa suunnitteilla ollut Oulu-Vaala rautatien nähtiin hyödyttävän vain Oulua, kun taas Raahen rautatien koko seutua Raahen Lehden mukaan.⁶³ Myös Oulun lehdet olivat asiasta samaa mieltä Raahen lehden kanssa. Ne painottivat mahdollisen Raahen rautatien jatkamisen merkitystä johonkin välille suunnitteilla olevaa Iisalmi-Kajaani rautatietä. Tätä lehdet perustelivat alueella olevien hyvien viljelysmaiden ja metsien hyödyntämisellä ja suuremman merkityksen synnyttäjänä edellä mainitulle rautatielle.⁶⁴ Louhessa myös kirjoiteltiin siitä, että seudulle ei ole hyväksi ohjata liikettä ”keinotekoisesti” pohjoiseen eli Ouluun. Rautatie tulisikin vetää Raahen, jolloin sekä Kajaani, Pohjois-Savo ja Keski-Pohjanmaa hyötyisivät suorimmasta reitistä merelle.⁶⁵

Kaiun pakinassa jopa pohdittiin, pelkääkö Oulu muiden kaupunkien edistymistä ja todettiin Oulun ajavan vain omaa etuaan, muiden kustannuksella.⁶⁶ Rautatien merkitys nähtiin siis sekä Raahelle sisämaan liikenteen päätepiirteenä merelle, että myös sisämaiden resurssien hyödyntämisen kannalta kaikissa kolmessa lehdessä.

Ainut tekijä, mikä arvelutti Raahessa sisämaan kaupan päätepiirteenä, oli sen satama. Kaiku esimerkiksi kuvaili Raahen satamaa ”ei sopivaksi” ja Louhessa taas vertailtiin Oulun ja Raahen satamia ja ainoaksi Raahen eduksi nähtiin sen

⁶⁰ Raahen Lehti 3.8.1898.

⁶¹ Louhi 22.7.1898.

⁶² ”Yhteisrata vaiko haararata” (pk.) Raahen Lehti 6.12.1899.

⁶³ Raahen Lehti 17.8.1898.

⁶⁴ ”Raahen juhlat joulukuun 5 p:nä 1899” (pk.). Kaiku 13.9.1897, 27.9.1897, Louhi 16.8.1896.

⁶⁵ Louhi 24.8.1898.

⁶⁶ Kokouksissa läsnäollut, ”Miksi Vaalaan rata?” (pak.). Kaiku 4.4.1898.

halvemmat satamamaksut.⁶⁷ Oululaisissa lehdissä ei siis nähty Raahen satamaa tarpeeksi hyvänä, jotta pelkästään satama oikeuttaisi Raahen saamaan rautatiensä.

Rautatien jatkaminen kohti sisämaata oli alusta asti ollut raahelaisten mielissä. Jo vuonna 1900, aloitettiin raahelaisten toimesta tutkimukset mahdollisen yhdysradan rakentamisesta Iisalmi-Kajaani rautatielle.⁶⁸ Yhdysradan hankkimista puolustettiinkin Raahen Lehdessä sisämaan metsänhakkuista saatavilla tuloilla.⁶⁹

Raahen tarjottua valtiolle rautatietään sillä ehdolla, että valtio rakentaisi yhdysradan sen ja Iisalmi-Kajaani rautatien välille kutsuttiin Louhen kirjoituksessa ”syöttinä”, johon ei tulisi valtion tarttua.⁷⁰ Louhi toisaalta esitti, että suunnitteilla oleva rautatie Oulujärvelle hyödyttäisi sekä Oulua, että Raaheta.⁷¹ Radan jatkamiselle Raahesta oli siis sekä kannatusta, että vastustusta, mutta mihinkään varmaan lopputulokseen ei sen rakentamisen kannattavuudesta päästy.

⁶⁷ ”Kajaanin kihlakunnan rautatie-kysymys” (pk.). Kaiku 6.6.1898, ”Vaala-Oulun ratasuunta” (pk.) Louhi 12.6.1898.

⁶⁸ Lackman 1991, 74.

⁶⁹ ”Lapin-Kajaanin, Oulun-Vaalan, Iisalmen-Kajaanin radat” (pk.). Raahen Lehti 30.5.1900.

⁷⁰ Raahen Lehti 17.2.1900

⁷¹ ”Rautatieasiat” (pk.). Louhi 23.5.1900.

4 ”Niinhän kai tuo rautatiemmeikin vastaisi aiottua tarkoitustaan” – Rautatie elvytti kaupunkia, mutta ei riittävästi

Raahe halusi rautatieltä ennen kaikkea uutta piristystä kaupungilleen ja kaupalleen. Rautatien odotettiin yhdistävän Raahe taas muuhun maahan myös talvisaikoina, kuten oli käynyt Oulun rautatien ja paikkakuntien, joiden läpi se kulki, kanssa.⁷² Liikkeen kasvaessa Raahessa alettiin myös puhua puhelinlinjojen pidennyksestä.⁷³ Aikaisemmin oli Raahessa ollut puhelimia melko vähän.⁷⁴ Rautatie siis edisti Raahessa myös puhelimien yleistymistä.

Tärkein rautatielle asetettu toivomus lehtien kirjoituksissa oli kaupan vilkastuminen. Jo vuoden 1900 elokuussa oli liike rautatiellä suurta. Rautatietä pitkin kuljetettiin suuria määriä puutavaraa, mutta myös muita kaupalle tärkeitä tuotteita, kuten voita, jauhoja ja kalkkia.⁷⁵ Talokaupatkin lisääntyivät jo vuonna 1897, toiveiden noustessa rautatiestä, talojen hintojen noususta huolimatta.⁷⁶

Radan rakentamisen varmistuttua alkoivatkin ensimmäiset merkit kaupungin elpymisestä näkyä myös lehtien sivuilla. Raahen viereisen Salon eli nykyisin Raaheen kuuluvan Saloisen Piehingin kylällä olivat ”kulta-ajat” puutavaran mennessä sieltä ratatyömaalle. Raahen Lehti kommentoi tämän auttaneen kaupungista poismuuton tilannetta, ja että enää ei tarvinnut lähteä muualle maahan tai Amerikkaan.⁷⁷ Vuosina 1899 ja 1900 lähti Raahesta yhteensä 79 ihmistä Pohjois-Amerikkaan.⁷⁸ Kaiun pakinassa aiheesta sanottiin, että Amerikkaan lähtee paljon ihmisiä huolimatta ”nykyisistä hyvistä liike- ja ansioajoista”. Pakinassa kuitenkin todetaan tilannetta parantavan uusien asukkaiden tulo kaupunkiin rautatien synnyttämien mahdollisuuksien takia.⁷⁹

⁷² Immonen 1961, 22.

⁷³ (pak.). Raahen Lehti 25.7.1900.

⁷⁴ Lackman 1991, 90-91.

⁷⁵ Raahen Lehti 11.8.1900.

⁷⁶ ”Vastaisten rautateitten suunnitteleminen” (pk.). Kaiku 29.9.1897.

⁷⁷ Raahen Lehti 6.5.1899.

⁷⁸ Matala 2020, 20.

⁷⁹ ”Onnettomuutta pakoon” (pak.). Kaiku 13.3.1899.

Molemmat lehdet siis näkivät rautatien auttavan kaupungin asukasluvun ylläpitämisessä.

Rautatie rakentaminen oli iso hanke ja sitä varten tarvittiin suuria määriä rakennustarpeita, joiden kauppaaminen virkisti sekä Raahea, että lähiseutuja. Rautatietyömaa toi myös rahaa ja töitä alueelle, sillä rautatien työmiesten palkat olivat hyvät ja töitäkin riitti kaikille, toisin kuin pari vuotta aikaisemmin.⁸⁰ Rautatien ansiosta alueelle virrannut raha myös poisti nälänhädän pelkoa.⁸¹

Rautatie kyllä vilkastutti kauppaa jonkin verran, mutta henkilöliikenne rautatiellä oli vähäistä.⁸² Vaikka talouselämä Raahessa saikin pienen piristymisen, ei se kuitenkaan saavuttanut täysin sille asetettuja odotuksia.⁸³ Torikauppa ei silti Raahessa vilkastunut, vaikka näin oli oletettu tapahtuvan rautatien tulon myötä.⁸⁴ Raahe ei siis saanut rautatiestä tarvittavaa nostetta, jota se oli odottanut.

Raahen tilanne toki parani hieman 1880-luvun ja 1890-luvun alun huonoimmista ajoista, mutta samanlaista merkittävän liikekeskuksen asemaa se ei enää saanut takaisin, mikä sillä oli vielä kolmekymmentä vuotta sitten ollut.

Raahe ei myöskään saanut haluamaansa yhdysrataa Iisalmi-Kajaani rautatielle. Tämän saaminen olisi luultavasti piristänyt Raahen taloutta huomattavasti enemmän, kuin pelkän Raahen rautatien saaminen. Myös Oulussa kirpasi se tosiasia, että taloudellisesti tärkeät Kainuun alueet päätyivät Savon radan piiriin.⁸⁵ Raahelle isku oli kuitenkin vielä suurempi, sillä juurikin sisämaan kauppa-alueiden toivossa oli rataa alettu alun perin rakentamaan.

⁸⁰ ”Sananen paikkakunnallamme nykyään oleville työmiehille” (pak.). Raahen Lehti 29.7.1899.

⁸¹ Raahen Lehti 28.2.1900.

⁸² Kaiku 20.12.1899.

⁸³ Lackman 1991, 76.

⁸⁴ (pak.). Louhi 12.1.1900.

⁸⁵ Mankila 1986, 16.

5 Rautatien mukana tulee sekä lieveilmiöitä, että kehitystä

Rautatien oli pelätty tuovan mukanaan rikollisuutta ja epäilyttäviä kulkijoita.⁸⁶ Mitään suurta rikollisuuden aaltoa ei Raahenkaan tullut, mutta niin sanottu ”rautaroikka” eli rautatietyömiesten joukko aiheutti välillä hämmennystä ja paheksuntaa, josta myös lehdissä kirjoitettiin. Jo ennen rautatien rakentamisen aloittamista oli Raahen Lehden pakinassa valitettu juopuneiden työmiesten rähinästä ja pelättiin siitä tulevan päivittäistä, kunhan vain rautatien rakentaminen alkaa.⁸⁷ Rautatien työntekijät olivatkin kovin viinaan meneviä miehiä ja heti palkan saatuaan ostivatkin useat sillä alkoholia.⁸⁸ Työmiesten palkat olivatkin varsin hyvät. Raahen lehdessä kuvailtiin työmiesten rahan käyttöä viinaan seuraavasti:

*Köyhä työmies ei ole tottunut suurempia rahasummia käyttämään.*⁸⁹

Olipa lehdissä jopa huhuja paloviinan myynnistä rautatien työmaalla.⁹⁰ Kaiku kirjoitti rautatietyömiehiä seuraavan ”tappelut ja muu törkeä elämä”.⁹¹ Olivatpa jotkut rautatietyömiehet jopa uhkailleet työnjohtoaan ”kirkkaillakin” aseilla, tympäännyttyään joihinkin Kaiun mukaan, ”vähäpätöisiin seikkoihin”. Tämän seurauksena koko joukko sai potkut ja palkan käteen, minkä juotuaan päivän aikana ja rahojen loputtua, menneet takaisin nöyrinä pyytämään töitään takaisin. Tämän joukko saikin työnsä takaisin ja jutun lopussa kerrotaan työnjohdon ja työmiesten välisen olevan hyvät.⁹² Sekä Kaiussa että Raahen Lehdessä kirjoitettiin ”rautaroikasta” melko paljon. Oletettavasti tämä joukko aiheuttikin suhteellisen paljon hankaluuksia lyhyen Raahessa olo aikansa aikana. Suurin osa näistä tosin liittyi heidän alkoholin käyttöönsä. Muita pienempiä tapauksia, joista lehdissä

⁸⁶ Lackman 1991, 67.

⁸⁷ (pak.). Raahen Lehti 17.9.1898.

⁸⁸ (pak.). Raahen Lehti 14.12.1898.

⁸⁹ ”Sananen paikkakunnallemme nykyään oleville työmiehille” (pak.). Raahen Lehti 29.7.1899.

⁹⁰ Raahen Lehti 25.3.1899.

⁹¹ (pak.). Kaiku 24.7.1899.

⁹² (pak.). Kaiku 27.9.1899

kerrottiin, olivat työmiesten nuotioiden aiheuttamat metsäpalot.⁹³ Rautatietyöntekijöiden ja raahelaisten yhteiselo näytti kuitenkin muuten olleen rauhallista, sillä muita aiheita ei noussut esiin lehtien kirjoituksista. Rautatie myös saatiin nopeasti rakennettua, alle vuodessa. Töitä tosin paiskittiin sen eteen yötä päivää.⁹⁴

Muut rautatien herättämät huolenaiheet liittyivät lähinnä työvoimaan ja hintojen nousuun kaupungissa. Vaikka radalla työskenteli paljon muualta tulleita, oli myös iso osa lähiseudun miehistä työmaalla töissä. Kaikki kynnelle kykenevät miehet olivat radalla töissä ja jopa kymmenvuotiaat pojatkin tekivät ”minkä kykenivät”.⁹⁵ Työväkeä olikin vaikea saada muihin töihin Raahessa ja lähiseudulla.⁹⁶ Lisäksi suurin osa alueen hevosista oli mukana ratatöissä, joten myös niistä oli pulaa.⁹⁷

Rautatien rakentaminen siis kulutti vuoden ajan isoa osaa alueen resursseista, josta seurasi työvoimapulaa muilla sitä vaativilla aloilla, kuten kesän niittotöissä. Vielä vuonna 1896 oli uutisoitu Raahessa olleen työttömyyttä, johon kaupungin piti puuttua aloittamalla uuden köyhäintalon rakennustyömaa.⁹⁸ Rautatie siis ainakin hetkellisesti työllisti koko Raahen. Hanke oli siis todella suuri Raahen kokoiselle suhteellisen pienelle kaupungille ja lisäksi mukana oli lähialueilta paljon miehiä.

Rautatien rakentaminen vaikutti myös alueen hintoihin. Hevosmiehet nostivat kyytiensä hintoja, koska juna vei heiltä hevosajot Raahe-Lappi väliltä ja he pelkäsivät töidensä loppuvan kokonaan.⁹⁹ Vuokrat, talojen hinnat ja tavaroiden hinnat nousivat rakennustöiden alettua ja niiden toivottiin laskevan takaisin entiselleen rautatien valmistuttua.¹⁰⁰ Vertailun vuoksi hintojen noususta Raahessa uutisoi Kaiku, jonka mukaan ennen rataa oli talon vuokra maksanut vain 5–8 markkaa kuussa, kun taas radan tultua olivat

⁹³ Raahen Lehti 24.6.1899

⁹⁴ Lackman 1991, 73.

⁹⁵ Kaiku 4.8.1899.

⁹⁶ Raahen Lehti 8.7.1899, (pak.). Kaiku 15.2.1899

⁹⁷ Raahen Lehti 3.12.1898.

⁹⁸ Kaiku 30.11.1896.

⁹⁹ Raahen Lehti 12.8.1899

¹⁰⁰ Autio, ”Kirje Raahesta” (pak.). Kaiku 1.3.1889.

vuokrat nousseet 15–20 markkaan.¹⁰¹ Hintojen nousu ei siis normalisoitunut ainakaan vielä vuoden 1900 aikana. Tosin vaikka rautatien rakentaminen olikin päättynyt, oli Raahessa alettu rakentamaan uutta satamaa 1899 loppuvuodesta, jotta rautatietä voitaisiin hyödyntää paremmin.¹⁰² Tämä siis varmasti vaikutti hintojen korkealla pysymiseen, koska sataman rakentamiseen tarvittiin työvoimaa.

Rautatien rakentaminen toi seudulle myös paljon hyvää. Rautatietyömaan työnjohto muun muassa järjesti työmiehilleen maksuttoman iltakoulun.¹⁰³ Rautatie sai uuden sataman rakentamisen alkamaan Lapaluotoon, josta tulikin tärkeä Raahen kaupankäynnille.¹⁰⁴ Myös posti alkoi Raahessa kulkemaan jouhevammin ja useammin rautatien ansiosta.¹⁰⁵ Rautatien tuoma uusi toivo raahelaisille oli tärkeää ja Raahen Lehti kirjoitti Raahen saavan rautatiestä ”uudistusta, elämänhalua ja tulevaisuudentoivoa”.¹⁰⁶ Pohdittiin myös, miksi ei uusi tehdaslaitos nyt menestyisi Raahessa, kun rautatiekin on saatu kaupunkiin?¹⁰⁷ Raahessa siis sekä nähtiin, että koettiin uusia mahdollisuuksia rautatien tultua.

¹⁰¹ ”Kuinka ne olot muuttuvat” (pak.). Kaiku 27.8.1900.

¹⁰² Virtanen 1999, 45.

¹⁰³ Raahen Lehti 10.6.1899.

¹⁰⁴ Iltanen 2009, 155.

¹⁰⁵ Raahen Lehti 9.12.1899.

¹⁰⁶ ”Silmäys kuluneeseen vuoteen” (pk.). Raahen Lehti 30.12.1899.

¹⁰⁷ Autio, ”Kirje Raahesta” (pak.). Kaiku 7.12.1900.

Loppulause

Raahe oli 1800-luvun lopulla taloudellisen taantumuksen kourissa. Kauppa ei käynyt ja entiset kauppa-alueet oli menetetty. Rautatien saamiseen herättiin hieman myöhemmin kuin monilla muilla paikkakunnilla. Raahelaiset pyrkivät pitämään kiinni kauppalaivastostaan loppuun saakka. Kuitenkin raahelaistenkin oli herättävä lopulta todellisuuteen ja käännettävä katseensa tulevaisuuteen. Rautatie nähtiin ainoana keinona pelastaa kaupunki.

Pitkän taistelun jälkeen rautatie saatiinkin, mutta ei aivan sellaisena kuin alun perin ajateltiin. Valtio ei rataa rakentanut, eivätkä raahelaiset saaneet haluamaansa poikkirataa sisämaahan päin. Rautatie toi kuitenkin kaupungille ja sen asukkaille toivoa tulevasta ja laittoi liikkeelle toisen suuren rakennusprojektin, Lapaluodon sataman.

Lehtien kirjoittelun pohjalta saa kuvan, jossa sekä Raahen Lehti, että oululaiset Kaiku ja Louhi olivat hyvin kiinnostuneita hankkeen etenemistä ja sen vaikutuksista kaupunkiin. 1890-luvun alun suhteellisen toivottomasta Raahesta ja epätodennäköisestä rautatien saamisesta kaupunkiin kertova kirjoittelu vaihtui vuosikymmenen puolivälin jälkeen innostukseen ja kannustavaan kirjoitteluun.

Toki lehdissä oli myös negatiivista kirjoittelua, mutta ne liittyivät lähinnä mahdolliseen poikkirataan Lapin asemalta sisämaahan päin ja vertailuun Raahen ja Oulun satamien paremmuudesta. Pelkkä Raahen rautatie ei ollut uhka Oululle, mutta sen mahdollinen jatkaminen kilpaili suoraan oululaisten omien rautatiehankkeiden kanssa. Satamien vertailu liittyi samaan hankkeeseen ja siinä pääasiallisena tarkoituksena tuntui olevan oman kaupungin sataman paremmuuden todistaminen.

Rautatielle oli asetettu suuria odotuksia. Kaupungin odotettiin elpyvän rautatien tulon myötä, mitä se osin tekikin. Kuitenkaan ei voida sanoa, että rautatie täysin täytti kaikkia lehtien asettamia odotuksia, kuten sellaista asemaa Raahelle, jolla se voisi kilpailla Oulun kanssa. Raahe ei saavuttanut sitä suurta asemaa kauppakeskuksena lehtien kirjoitusten pohjalta, tosin

huomioitavaa on, että tutkielma käsittää vain vuoden verran aikaa, jolloin rautatie oli olemassa, joten pidempi aikaiseen tarkasteluun tarvittaisiin pidempi ajanjakso tutkittavaksi. Rautatie kyllä vilkastutti kaupunkia, tosin suurin osa tästä vilkastumisesta oli itse rautatien rakentamisen ja sitä seuranneen sataman rakentamisen ansiota, eikä niin rautatien ”luonnollisesti” vetämää kauppaa ja liikettä.

Aloittaessani tämän tutkielman tekemistä, oli minulla itselläni oletus, että oululaiset lehdet kirjoittaisivat lähinnä negatiivisesti rautatiehankkeesta, mutta tämän oletuksen voidaan todeta olleen väärä. Kaikkien kolmen lehden kirjoittelu oli samoilla linjoilla ainakin siitä, että Raahen tarvitsee rautatien selviytyäkseen ja sen saaminen olisi positiivinen asia sekä Raahelle, että myös lähiseuduille. Usein lehtien kirjoituksissa korostui paitsi kaupungin näkökulma hankkeeseen, myös kansalaisten toiveet ja huolet siitä.

Aihetta olisi mahdollista jatkaa jatkotutkimuksen kannalta. Raahen rautatien valmistuttua jatkui keskustelu rautatien jatkamisesta sisämaahan päin aina 1940-luvun lopulle.¹⁰⁸ Jatkotutkimusta voisi tehdä joko sanomalehtien tai sitten esimerkiksi kaupungin valtuuston asiakirjojen pohjalta. Mahdollisessa jatkotutkimuksessa selviäisi oletettavasti paremmin radan pidempi aikaiset vaikutukset kaupunkiin ja myös syyt, miksi pelkkä Raahen rautatie ei riittänyt nostamaan kaupunkia sen taloudellisesta ahdingosta.

¹⁰⁸ Lackman, 1991, 432.

Lähteet ja tutkimuskirjallisuus

I SANOMALEHDET

Raahen Lehti 1896–1900

Kaiku 1890–1900

Louhi 1890–1900

II Hakuteokset

Tommila, Päiviö 1988: *Suomen lehdistön historia 5, Hakuteos Aamulehti-*

Kotka Nyheter: Sanoma- ja paikallislehdistö 1771–1985.
Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Tommila, Päiviö 1988: *Suomen lehdistön historia 6, Hakuteos Kotokulma-*

Savon Lehti: Sanoma- ja paikallislehdistö 1771–1985.
Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

III TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Enbuske, Matti 2009: *Vuosisadat Pohjan teillä: Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle.*

Tiehallinnon Oulun tiepiiri, Oulu.

Iltanen, Jussi 2009. *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat.* Otavan Kirjapaino Oy, Helsinki.

Immonen, K.J 1961: *Valtionrautatiet 1862-1962.* Kirjayhtymä, Helsinki

Lackman, Matti 1991: *Raahen tienoon historia III.* Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Mankila, Terttu 1986: *Kertomus Oulun rautatien rakentamisesta.* Valtionrautatiet: Oulun kaupunki, Oulu.

Matala, Olli 2020: *Siirtolaisuus Raahesta Pohjois-Amerikkaan vuosina 1899-1914*. Historian pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto.
<http://jultika.oulu.fi/files/nbnfioulu-202006132359.pdf>

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna 2009: *Menetelmäopetuksen tietovaranto KvaliMOTV*. Tampereen yliopisto.
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/tietoarkisto/julkaisut/kvalimotv.pdf>

Söderhjelm, Alma 1911: *Raahen kaupunki 1649-1899*. Akateeminen kirjakauppa, Helsinki.

Virtanen, Teuvo 1999: *Yleissuomalainen Lapaluoto: Raahen satamakylän synty ja kehitys I*. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

IV INTERNET-LÄHTEET

Raahen Seutu

Kolumni: Junalla Raahesta Ouluun

<https://www.raahenseutu.fi/kolumni-junalla-raahesta-ouluun/357991> (luettu 8.5.2021)

Jarmo Myllymäki

Raahen rautatieaseman 120-vuotisjuhlan tervehdyspuheeni

<https://www.jarmomyllymaki.fi/2019/05/raahen-rautatieaseman-120-vuotisjuhlan-tervehdyspuheeni/> (luettu 8.5.2021)